

Праздник Военно-Морского Флота СССР

24 июля весь советский народ празднует день Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота. Этот праздник открывает новую страницу в истории морских вооруженных сил нашей родины.

Советский Союз — великая морская держава. Более чем на 48000 километров простираются морские границы СССР, неустанно охраняемые славными моряками Красного Военного Флота. На воде и под водой, в воздухе, в бури и штормы, тайфуны и туманы зоркие часовые морских границ СССР с честью несут свою службу.

Волею большевистской партии и всего советского народа Рабоче-Крестьянский Морской Флот превращен в грозную и несокрушимую силу.

Еще в годы гражданской войны, в годы борьбы против иностранных интервентов и белогвардейцев наши военные корабли смело шли в бой и побеждали, топили боевые корабли даже таких первоклассных флотов, как английский. В одном только Финском заливе в 1918—1919 гг. советскими кораблями и минами были потоплены крейсер «Кассандра», эскадренные миноносцы «Виктория» и «Верулам», подводная лодка, несколько тральщиков, транспортов и торпедных катеров.

На протяжении всей своей истории русский военный флот не раз давал запоминающиеся уроки тем, кто с моря нападал на нашу родину. Военный флот, созданный Петром I, разгромил шведский флот, который считался тогда могучим флотом.

Неувядаемой славой покрыли себя русские моряки в победоносных морских сражениях при Чесме (1770 год), Наварине (1827 год), при Синопе (1853 г.), в героической обороне Севастополя (1854—1855 годы). Даже во время русско-японской войны 1904—1905 гг., когда русский

флот, возглавляемый бездарными и продажными адмиралами, потерпел поражение, все же во многих боях русские моряки показали себя как храбрейшие герои.

В первую мировую империалистическую войну русский флот наносил весьма чувствительные удары германскому флоту. Десятки немецких военных судов погибли на минах и от огня героических кораблей русского военного флота. Достаточно сказать, что только в один день, 10 ноября 1916 года, при набегах на Финский залив на русских минах погибло семь новейших германских эскадренных миноносцев.

Наш военный флот гордится своими революционными традициями. Достаточно напомнить революционные восстания в 1905 году на броненосце «Потемкин» и крейсере «Очаков». Передовые революционные матросы, руководимые большевистскими партийными организациями, мужественно выступали против царского самодержавия и капитализма.

В первые же дни революции матросы стали верной опорой ленинско-сталинской партии в ее борьбе за пролетарскую революцию. Выстрелом с крейсера «Аврора» моряки возвестили всему миру начало новой эпохи в истории человечества — эпохи социалистической революции. Отряды балтийцев, черноморцев, тихоокеанцев были в первых рядах, боровшихся против интервентов и белогвардейцев, за советскую власть.

О славных революционных моряках нашей родины народ слагает быliny и песни. О народном герое — матросе Железнякове — поют по всей стране; имена Маркина, Полухина, Павлина Виноградова и других мужественных русских моряков, отдавших жизнь за победу пролетарской революции, останутся в веках.

Славные советские моряки свято хранят лучшие морские и революционные традиции нашего народа, обогащая их своим энтузиазмом, развивая и двигая дальше вперед военно-морское искусство, науку и технику.

Рабоче-Крестьянский Военно-Морской Флот СССР создавался в труднейших условиях гражданской войны и интервенции. Его создавали партия — большевиков и ее вожди Ленин и Сталин. В короткий срок были восстановлены старые боевые корабли. Партия и комсомол послали во флот лучших своих сынов. Линкоры, крейсера, миноносцы, подводные лодки, торпедные катера снова пошли в море, неся свое грозное оружие, пошли в море упорно учиться и быть всегда готовыми во всеоружии встретить непрощенных гостей.

В труднейших метеорологических условиях плаванья краснофлотцы, командиры и политработники показывают прекрасную морскую выучку и высоко дер-

жат честь военного флота страны социализма.

За две сталинские пятилетки неизмеримо выросла наша промышленность, в частности судостроительная, дающая теперь все классы кораблей для Военно-Морского Флота. Сейчас во все флоты и флотилии нашего Советского Союза поступают десятки новых кораблей. Такие мощные боевые корабли, как «Киров», оснащенные самой современной техникой, и многие другие построены на наших заводах, нашими инженерами и рабочими. Разворот и темпы строительства советского Военно-Морского Флота сейчас такие, каких не знала и не могла знать ни одна страна в мире!

Недавно опубликованный Указ Президиума Верховного Совета СССР о продлении срока службы в Военно-Морском Флоте способствует дальнейшему росту оборонспособности нашей страны, создает возможности подготовить еще более квалифицированные кадры для флота. Этот Указ был встречен в частях и на кораблях Военно-Морского Флота с большим подъемом. За короткий срок после опубликования Указа Президиума Верховного Совета СССР многие корабли и части флота уже закончили набор на сверхсрочную службу. Это ярчайший показатель того, как краснофлотцы и красные командиры откликнулись на заботу партии, правительства и товарища Сталина о росте могущества нашего Военно-Морского Флота.

Рабоче-Крестьянский Военно-Морской Флот воспитал тысячи пламенных патриотов советской родины. Героев Советского Союза тов. Бурмистрова, тов. Египко, депутатов Верховного Совета СССР и союзных республик тт. Бердникова, Селезнева и других знает вся страна. Сотни наших командиров, политработников и краснофлотцев награждены орденами Советского Союза за храбрость, за героизм, за самопожертвование во славу родины.

Тысячи советских патриотов обращаются к нам во флот с просьбой принять их в ряды наших моряков. Это является лучшим подтверждением народной любви к Военно-Морскому советскому флоту.

Рабоче-Крестьянский Военно-Морской Флот уже сейчас настолько окреп, что он может смело решать задачи, которые возлагаются на него партией и правительством. Волею партии большевиков и всего советского народа, при непосредственной и повседневной заботе товарища Сталина, без внимания которого не проходит ни один вопрос, касающийся строительства флота, наш Военно-Морской Флот станет самым могучим флотом в мире. Он будет громить любого врага, в любых водах, если только враг посмеет напасть на нашу страну.



КРАСНОФЛОТЕЦ НА ВАХТЕ.

Революционные традиции Красного Военно-Морского Флота

Почти на пятьдесят тысяч километров омывается Советский Союз морями и океанами.

Морские границы нашей страны зорко и надежно охраняются боевыми кораблями Красного Военно-Морского Флота, краснофлотцами, командирами и политработниками. Нарком обороны тов. Ворошилов сказал о замечательных кадрах нашего Военно-Морского Флота, что они «всегда представляли собой лучшую боевую часть вооруженных сил Советского Союза».

Наши военные моряки воспитаны на боевых революционных традициях русского флота.

Еще в 1825 году в знаменитом выступлении декабристов против царизма принимали участие семь экипажей моряков (флотские береговые батальоны) царского флота.

В 1905 году на Черном море, на броненосце «Потемкин», вспыхнуло революционное восстание. Ленин писал об этом восстании: «Громадное значение последних одесских событий состоит именно в том, что здесь впервые крупная часть военной силы царизма, — целый броненосец, — перешла открыто на сторону революции» (Ленин, том VII, стр. 380).

На многих кораблях военного флота царской России были смелые, бесстрашные большевистские агитаторы и организаторы, которые вели неутомимую революционную работу среди моряков. В годы империалистической войны русский флот первым отозвался на призыв В. И. Ленина выступить против грабительской войны. Экипаж линейного корабля Балтийского флота «Гангут» (ныне «Октябрьская революция») поднял революционное восстание.

В 1917 году в рядах петроградской Красной Гвардии, плечом к плечу с рабочими Питера, на штурм Зимнего дворца шли революционные моряки. В самый канун Октябрьской революции балтийцы выдержали жестокий, длившийся много дней бой с соединенными силами германского флота и германской армии.

В первые же месяцы Октябрьской социалистической революции, в феврале 1918 года, предатель Троцкий отерыл войскам герман-

ских империалистов путь в Советскую Россию. Молодой Красный Флот четко выполнял все указания Ленина и Сталина, героически отражая удары противника, спасая народное имущество, которое хранилось в балтийских портах.

Неувядаемой славой покрыли себя моряки Красного Флота в годы гражданской войны. Моряки Балтики и Каспия, Красная Волжская военная флотилия, команды Днепровской флотилии, черноморцы и дальневосточники — все они дрались беззаветно и мужественно за дело Ленина — Сталина, совершая блистательные подвиги во славу нашей великой родины.

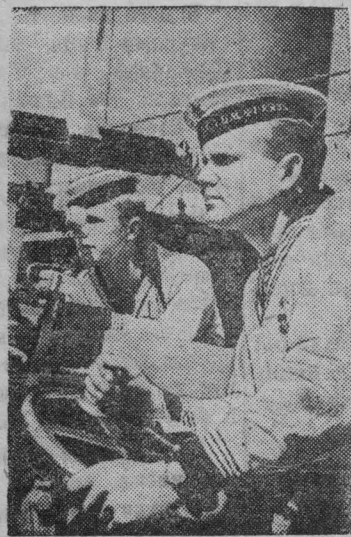
Особая роль выпала в этот период на славных моряков Балтики. Боевые корабли английских интервентов, численно превосходящие силы Красного Балтийского флота, все же не в состоянии были преодолеть стойкое сопротивление наших моряков. Красный эскадренный миноносец «Гавриил» выдержал бой с четырьмя английскими эскадренными миноносцами. 8 английских эскадренных миноносцев вынуждены были прекратить бой и пуститься наутек от одного нашего линейного корабля «Петропавловск» (сейчас «Марат»). Героические моряки Балтики, по гениальному сталинскому плану, захватили форт «Красная горка», гарнизон которого был спровоцирован белыми офицерами и сдался врагам.

В продолжение целых пяти лет красные моряки бились против японских интервентов на Дальнем Востоке. Им приходилось уходить в сопки, но они снова возвращались, продолжали бой и били японцев.

Не было такой силы, которая могла сокрушить стальную волю бойцов Красного Флота!

Краснофлотцы, командиры и политработники Красного Военно-Морского Флота свято хранят славные традиции своих товарищей. Если враг посягнет на наши рубежи, то боевые корабли нашего могущественного флота, управляемые превосходными кадрами, будут громить противника так же нещадно, как громили его всегда.

П. Аркадьев.



На снимке: Выпускники-отличники учебы — справа В. Ф. Гладков (сын писателя Ф. Гладкова) и С. Г. Матвеев.

Фото П. Савченко.

Бюро-клише ТАСС

„СОКРАЩЕНИЕ ПРОСТОЯ ВАГОНОВ НА СТАНЦИЯХ НА 1 ЧАС ДАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ УВЕЛИЧИТЬ ПОГРУЗКУ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 5 ТЫСЯЧ ВАГОНОВ“ (Л. М. Катанович).

ПАРТИЙНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ В БОРЬБЕ ЗА УКРУПНЕННЫЙ РЕМОНТ ВАГОНОВ

Сталинский парком товарищ Лазарь Моисеевич Катанович в своей речи на XVIII съезде ВКП(б) призвал всех стахановцев-крупносовцов, командиров и политработников шире развернуть борьбу за использование местных резервов.

Эти наркомовские указания и были взяты за основу в работе партийной организации вагонного депо Новокузнецк в борьбе за внедрение укрупненного ремонта вагонов в поездах.

Ускорение оборота вагонов — является решающим резервом — зависело не только от погрузки и выгрузки вагонов, но от их своевременного и высококачественного ремонта.

В первом квартале 1939 года Новокузнецкий вагонный участок из-за несвоевременного и недоброкачественного ремонта вагонов был по существу одним из тормозов в ускорении оборота вагонов.

Достаточно привести такие факты, когда в пути следования отцеплялись вагоны по горючему буге, в первом квартале было допущено 44 случая браков, остаток больных вагонов составлял 86, вместо 22 вагонов по норме; цех текущего ремонта превратился в отделник неисправных вагонов.

Главная причина была в том, что пункт технического осмотра не производил ремонта в поездах без отцепки вагонов, сменные мастера нерешительно брались за это, избегали укрупненного ремонта, в результате вагоны даже с небольшим ремонтом отцеплялись и ставились в депо. Ясно, что так дальше работать было нельзя.

На одном из технических совещаний вагонного участка был поднят вопрос о возможности применения укрупненного ремонта вагонов в поездах, который, надо сказать, тогда еще нигде не производился, чтобы иметь возможность перенять опыт.

Это столь важное мероприятие партийная организация совместно с руководством вагонного участка детально продумали и обсуждали на заседании партийного бюро, где был заслушан доклад о состоянии работы пункта технического осмотра вагонов и принято решение о применении укрупненного ремонта.

Первым встал за выполнение решения партбюро сменный мастер, кандидат ВКП(б), тов. Шкурак, ему большую помощь оказала партийная организация и начальник участка, коммунист тов. Сергеев. Мы собрали смену тов. Шкурака, беседовали со стахановцами, рассказывали о работе, снабдили смену всем необходимым инструментом и запасными частями.

Мастер смены тов. Шкурак любовно по-большевистски взялся за внедрение укрупненного ремонта вагонов. Он был на всех участках, там, где производился ремонт вагонов, давал свои советы и замечания, и его смена первая стала производить крупные ремонты в поездах.

Впоследствии метод укрупненного ремонта вагонов был внедрен в остальные смены, среди которых развернулось социалистическое соревнование. Первенство завоевала смена тов. Шкурака. Стахановцы его смены — ослотрицы тов. Акулов, пролазича тов. Пискунова, вагонные слесари т. Бондари и другие стали менять колесные пары у грузовых вагонов за 30—40 минут при норме 1 час 50 минут.

Отстающей сменой в пункте считалась смена № 3, в ней было много браков и нарушений трудовой дисциплины, метод укрупненного ремонта внедрялся плохо. Посоветовавшись с членами партбюро и начальником участка, мы решили для улучшения работы перевести в 3-ю смену т. Шкурака и это дало свои положительные результаты.

Нельзя не отметить того факта, что первое время некоторые люди недружелюбно встретили приход в смену тов. Шкурака, не хотели выплывать его распоряжения. Пришлось с помощью партийной организации кое-кого из смены убавить.

Расчистив путь от лодырей и разгильдяев, 3-я смена стала быстро подниматься вверх и сейчас претендует на первое место. Если с 1 по 17 июня, то-есть до прихода в смену тов. Шкурака, было сменено всего 5 колесных пар, а с 17 июня по 1 июля смена под руководством тов. Шкурака сменила 28 колесных пар.

В чем же секрет работы тов. Шкурака? «Секрет» очень прост. Он заключается в том, что тов. Шкурак по-большевистски борется за дело, прежде всего он хорошо изучает людей, с которыми работает, знает к кому какой нужно сделать подход, кто и в какой помощи нуждается, дает распоряжения и своевременно контролирует их выполнение, поддерживает инициативу стахановцев, лично присутствует при всех крупных ремонтах и, самое главное, повседневно руководит соревнованием в смене.

Интересный такой факт. Осмотрщики вагонов 3-й смены тов. Зарубо ранее разгильдяйски относились к работе, упорно не хотев применять укрупненный ремонт вагонов и некоторые считали его даже... «неисправным». Эти разговоры разбил тов. Шкурак, он внимательно изучил тов. Зарубо, несколько раз побеседовал с ним, поддержал его инициативу, стал помогать в работе, и сейчас тов. Зарубо стал одним из передовых стахановцев вагонного участка.

В результате метода укрупненного ремонта вагонов во втором квартале 1939 года сократилась отцепка на 1275 вагонов против первого квартала. В первом квартале было отремонтировано укрупненным ремонтом в поездах только 104 вагона, тогда, как во втором квартале отремонтировано 1063 вагона. За 1938—1939 г. вагонным участком заменены 905 сварных тележек на болтовые.

Внедрение метода укрупненного ремонта вагонов дало возможность депо выполнить годовую программу среднего ремонта вагонов за шесть месяцев, по текущему ремонту добиться нулевого остатка неисправных вагонов. Я, как секретарь бюро партийной организации, повседневно бываю на всех участках работы, беседую со стахановцами, веду учет работы стахановцев и в отдельных случаях по каждому цеху их выполнение плана. Ведь такой учет и находится все время на участках работы среди коллектива рабочих стахановцев и знаю где и кто в какой помощи нуждается.

Вагонный участок Новокузнецк за 1939 год не имеет ни одного случая аварий и крушений. В социалистическом соревновании в Сталинском депо железнодорожники с каждым днем растут все новые стахановцы. Если в первом квартале было 276 человек стахановцев, то на сегодняшний день насчитывается 302.

Лучшие люди вагонного участка, сменные мастера тт. Шкурак, Назаров, Федоров первые стали внедрять гарантийные путевки на поезда. Слесари тт. Смирнов, Бобровский, плотник, член ВКП(б) тов. Курочкин и другие выполняют производственный план свыше 300 процентов.

К встрече Дня железнодорожника коллектив вагонного участка придет с новыми производственными победами, ликвидирует еще имеющиеся у нас в работе браки.

Г. Я. Сафонов — секретарь партбюро вагонного депо Новокузнецк.

Слаженная работа обеспечивает успех

Твердо уяснив себе, что только слаженная работа смены обеспечивает успех, я начал на этом строить свою работу.

При вступлении на дежурство маневровый диспетчер смены № 4 ст. Усыты тов. Дрогин информировал меня о подходе порожняка. Вместе с тов. Дрогиным мы планируем порожняк по шахтам. Если в период дежурства есть какие-либо изменения в подходе порожняка, тов. Дрогин немедленно сообщает мне. Это дает возможность перестроить план работы и своевременно информировать шахты о подходе, чтобы там подготовили рабочую силу.

При получении со станции точного плана подхода я за 2 часа раньше информирую шахты о подходе порожняка. Вызываю заведующих по погрузке, объясняю стахановские маршруты, заключаю договор на погрузку одного маршрута или часть маршрута, когда маршрут подается под погрузку не на одну шахту. Слежу за ходом погрузки и за 5—7 минут до заявки об окончании погрузки подымаю паровоз для вывозки груза.

Иногда у нас вагоны задерживаются под выгрузкой, когда они прибывают под двойные опера-

ции. Но я стараюсь сделать так, чтобы если вагоны задержались под выгрузкой, то сокращаю их простой под грузовыми и маневровыми операциями и они уходят вовремя.

Слаженность с маневровым диспетчером станции на моего улучшает качество работы. Мы повседневно оказываем взаимную помощь друг другу в паровозах. Иногда у него нет паровоза формировать состав, я ему даю свой. Он также нередко своим паровозом выводит с копей грузовые маршруты и подает порожняк.

Только благодаря четкости в работе я добился сокращения простоя вагонов под грузовыми операциями до 2,9 часа при норме 5,5 часа.

Весь порожняк, прибывший под погрузку за 2—3 часа до отечных суток, мы успеваем осваивать и выдвигать на станцию.

20 июля в 15 часов 50 минут взяли маршрут из 24 хоперов. Чтобы до конца суток успеть выдать маршрут, распределил его на две шахты. 10 хоперов, поданные на шахту имени Катановича, были загружены за 30 минут вместо 2 часов по норме и 14 хоперов на шахте Манаиха загрузили за 1 час вместо 2 ча-

сов. Транспортная операция составила 1 час. И маршрут на 18 часов был выдан на станцию.

В содружестве с тов. Дрогиным мы не только добились четкости в погрузке угля, но в свое дежурство также продвигаем вертушки со строительными материалами для шахт.

В моей смене тов. Карташов — дежурный поста шахты имени Ворошилова, тов. Савельев — составитель, тов. Князев — машинист, тт. Карнаков и Лопатин, являющиеся лучшими борцами за погрузку угля, они помогают мне в работе.

Недостатком в работе смены является то, что начальник транспортного цеха тов. Зуев не борется за укомплектование смен и, почти ежедневно, в смену перебрасываются люди из других смен. Это не дает той продуктивности в работе, которая должна быть.

В социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки смена выполняет взятые на себя обязательства. И я, как командир, приложу все усилия, чтобы первенство смены удержала за собой.

Ф. Г. Жданенко — диспетчер треста „Промышленуголь“.

О слаженности и борьбе за своевременное продвижение местного груза

В тезисах доклада на партийно-технической конференции отделения тов. Коробов поднял ряд вопросов, ускоряющих оборот вагонов, но он еще многое упустил в борьбе за ускорение оборота вагонов.

Ускорение оборота вагонов зависит, в первую очередь, от слаженности в работе единой смены отделения и работников транспортных отделов угольных трестов и Кузнецкого металлургического завода.

Огромные внутренние резервы кроются в своевременном продвижении местного груза и ускорении отправления грузовых нечетных поездов на Беловское отделение.

Для того, чтобы выполнить это основное мероприятие, ускоряющее оборот вагонов, необходимо полностью использовать маневровые и поездные паровозы, правильно планировать поездную и маневровую работу на решающих станциях и на протяжении.

На примере одного дежурства хочу показать, как правильная организация маневровой и поездной работы ускорила продвижение поездов.

По плану в ночь на 18 июля нашей смене предстояло принять с Беловского отделения для Новокузнецка 12 поездов. К тому же надо было вывезти из Усыты 150 вагонов местного груза для Кузнецкого металлургического завода и не менее 12 поездов отправить на Беловское отделение нечетного груза. Эту огромную работу можно было выполнить только при правильном планировании и правильной организации поездной и маневровой работы и

добиться сокращения оборота вагонов.

При вступлении на дежурство я вызвал маневрового диспетчера ст. Усыты тов. Дрог... С ним мы заключили социалистический договор, уточнили план маневровой работы и наличие маневровых средств. При этом выяснилось, что один маневровый паровоз на несколько часов мы можем переключить на вывоз местного груза со ст. Усыты. Также самое мы переделали и с маневровым диспетчером ст. Новокузнецк-сортировочная тов. Шарковым.

В результате от трех проходящих поездов в Усытах мы отцепили электровазны, которые подогнали под нечетные составы, а эти поезда привели в Кузнецк из Усыты паровозами. Это дало нам возможность отправить нечетные поезда на 5-6 часов раньше и своевременно подвести весь местный груз к местам погрузки.

Также огромные ресурсы для увеличения выполнения плана погрузки угля и металла мы могли получить при организации отправления и продвижения тяжелых составов и полновесных поездов.

В каждом отдельном случае при от отправлении тяжеловесного состава 30—40 вагонов, взятых сверх весовой нормы, сокращают стоянку на 2—3 часа и во многом ускоряется оборот вагонов, погрузка и выгрузка.

Наряду с от отправлением и продвижением тяжеловесных поездов надо вести повседневно борьбу за отправление полновесных поездов.

Ф. И. Броворниченко — дежурный по отделению.

Сталинский парком Л. М. Катанович в одном из первых исторических приказов № 100 — Ц. дал задачу программу борьбы за ускорение оборота вагонов.

Он показал, что станция является основной производственной единицей железнодорожного транспорта и имеет громадное значение в борьбе за оборот вагонов.

Тов. Коробов в своих тезисах доклада о планировании работы отделения всколыхнул коснулся планирования работы станций. Он не показал на конкретных примерах как станция должна составлять план с тем, чтобы он беспрекословно выполнялся в соответствии с технологическим процессом.

Ускорение оборота вагонов является одним из самых мощных резервов увеличения плана погрузки и выгрузки. Таким образом, тов. Коробову необходимо было всколыхнуть причины, снижающие оборот вагонов.

На мой взгляд, основными причинами являются: завышенное время нахождения вагонов на станциях погрузки и выгрузки, на технических станциях и в пути следования по участку.

Для того, чтобы остановиться на первой и второй причине, надо указать на то, как выполняются приказ № 76-Ц народного комиссара путей сообщения товарища Л. М. Катановича о технологическом процессе и технических нормах по железнодорожному хозяйству.

Станции и наше отделение оснащены самой высокой техникой, которая еще полностью не используется и не сочетается со слаженностью в работе всех звеньев железнодорожного конвейера, а также замечательные опыты стахановцев-крупносовцов, овладевших передовой техникой, слабо передаются остальным работникам.

Первая причина — снижение оборота вагонов складывается из простоя вагонов под погрузкой и выгрузкой. Вторая — перестройка вагонов до момента по-

грузки. Для быстрого формирования поездов прежде всего необходимо, чтобы не было задержек со стороны дежурного по станции и осмотровщиков вагонов. Быстрый и высококачественный осмотр составов неосомненно на много ускоряет оборот вагонов, способствует быстрому от отправлению поездов.

Я работаю маневровым машинистом на паровозе № 137 и строю свою работу так, чтобы быстро формировать и расформировывать составы, выкидывая вагоны сходу. Но эти хорошие успехи в своей работе я еще не закрепил, как систему. Это можно объяснить тем, что между мною и сцепщиком нет слаженности и хорошей производственной дружбы. Сцепщик тов. Милин до сих пор не изучил фронт работы, он не может быстро, на ходу ловить вагоны на башмак и бывает, что

вместо того, чтобы сработать за полчаса он выполняет заданную норму в течение часа. Я беседую с тов. Милиным, рассказываю ему, как нужно строить работу, но он медленно изучает это дело, все еще не усвоил расчета, когда вагон должен дойти до места, чтобы задерживать его на башмак.

Из-за неравномерного, пачкообразного подхода поездов на станцию бывают большие перебои в маневровой работе. Иногда приходится за смену всего лишь 3—4 поезда, из-за чего у маневрового машиниста бывают простои и, наоборот, когда прибывает свыше 12 поездов тогда приходится работать чрезвычайно напряженно. Например, 19 июля днем в дежурство коллектива смены № 2 было принято только 4 поезда, а 20 июля, когда дежурила смена № 4 прибыло 11 поездов.

О причинах, тормозящих в ускорении оборота вагонов

дачи к местам погрузки и выгрузки, уборки порожних и груженых вагонов с фронтов. Третья — слабое внедрение лучших методов формирования поездов знавших составителей социалистической родины товарищей Краснова и Кожухаря.

Расчлененный учет простоя вагонов показывает, что простои грузовых вагонов на нашем отделении с момента погрузки до момента отправления со станции Усыты в отдельные дни доходят до 29 часов.

Причины, прежде всего, кроются в неслажности диспетчерского коллектива нашего отделения в соответствии с технологическим процессом.

Ускорение оборота вагонов является одним из самых мощных резервов увеличения плана погрузки и выгрузки. Таким образом, тов. Коробову необходимо было всколыхнуть причины, снижающие оборот вагонов.

На мой взгляд, основными причинами являются: завышенное время нахождения вагонов на станциях погрузки и выгрузки, на технических станциях и в пути следования по участку.

Для того, чтобы остановиться на первой и второй причине, надо указать на то, как выполняются приказ № 76-Ц народного комиссара путей сообщения товарища Л. М. Катановича о технологическом процессе и технических нормах по железнодорожному хозяйству.

Станции и наше отделение оснащены самой высокой техникой, которая еще полностью не используется и не сочетается со слаженностью в работе всех звеньев железнодорожного конвейера, а также замечательные опыты стахановцев-крупносовцов, овладевших передовой техникой, слабо передаются остальным работникам.

Первая причина — снижение оборота вагонов складывается из простоя вагонов под погрузкой и выгрузкой. Вторая — перестройка вагонов до момента по-

грузки. Для быстрого формирования поездов прежде всего необходимо, чтобы не было задержек со стороны дежурного по станции и осмотровщиков вагонов. Быстрый и высококачественный осмотр составов неосомненно на много ускоряет оборот вагонов, способствует быстрому от отправлению поездов.

Я работаю маневровым машинистом на паровозе № 137 и строю свою работу так, чтобы быстро формировать и расформировывать составы, выкидывая вагоны сходу. Но эти хорошие успехи в своей работе я еще не закрепил, как систему. Это можно объяснить тем, что между мною и сцепщиком нет слаженности и хорошей производственной дружбы. Сцепщик тов. Милин до сих пор не изучил фронт работы, он не может быстро, на ходу ловить вагоны на башмак и бывает, что

вместо того, чтобы сработать за полчаса он выполняет заданную норму в течение часа. Я беседую с тов. Милиным, рассказываю ему, как нужно строить работу, но он медленно изучает это дело, все еще не усвоил расчета, когда вагон должен дойти до места, чтобы задерживать его на башмак.

Из-за неравномерного, пачкообразного подхода поездов на станцию бывают большие перебои в маневровой работе. Иногда приходится за смену всего лишь 3—4 поезда, из-за чего у маневрового машиниста бывают простои и, наоборот, когда прибывает свыше 12 поездов тогда приходится работать чрезвычайно напряженно. Например, 19 июля днем в дежурство коллектива смены № 2 было принято только 4 поезда, а 20 июля, когда дежурила смена № 4 прибыло 11 поездов.

дачи документов из товарных контор в технические новых парков.

Чтобы ускорить обработку прибывающих груженых составов, необходимо внедрить на станциях отправления меловую разметку и составлять два экземпляра натурного листа. Это даст возможность сразу по прибытию состава на станцию приступить к обработке состава — списку вагонов нахождению главного кондуктора будет брать один натурный листок и проверять правильность меловой разметки, а составительская бригада готовить состав к расформированию Беловским коллективом диспетчеров, которые составляют план вывоза груза с Новокузнецкого отделения, но на деле его не выполняют.

Не менее огромные простои вагонов составляют на шахте имени Катановича, только лишь по той причине, что поездные диспетчеры не выпускают на главную линию вывозные паровозы с составами. Это приводит к длительным простоям — 10—11 часов в смену вывозного паровоза и составительской бригады.

В старом парке ст. Новокузнецк-сортировочная не создано комплексной составительской бригады из-за чего порожняковые составы, идущие под погрузку угля на ст. Усыты, ежедневно перепроставляют установленную норму технологическим процессом.

Нормированные простои вагонов происходят из-за диспетчеров отделения, не составляющих плана работы вывозных и диспетчерского маневрового паровозов.

Если бы диспетчеры планировали работу вывозных паровозов, то нет сомнения, что груз на промежуточных станциях не обременялся на длительную стоянку.

Передке случая, когда отправление поездов срывается из-за того, что на станциях Усыты, Новокузнецк — сортировочная нет пневматической почты для пере-

дачи документов из товарных контор в технические новых парков.

Чтобы ускорить обработку прибывающих груженых составов, необходимо внедрить на станциях отправления меловую разметку и составлять два экземпляра натурного листа. Это даст возможность сразу по прибытию состава на станцию приступить к обработке состава — списку вагонов нахождению главного кондуктора будет брать один натурный листок и проверять правильность меловой разметки, а составительская бригада готовить состав к расформированию Беловским коллективом диспетчеров, которые составляют план вывоза груза с Новокузнецкого отделения, но на деле его не выполняют.

Не менее огромные простои вагонов составляют на шахте имени Катановича, только лишь по той причине, что поездные диспетчеры не выпускают на главную линию вывозные паровозы с составами. Это приводит к длительным простоям — 10—11 часов в смену вывозного паровоза и составительской бригады.

В старом парке ст. Новокузнецк-сортировочная не создано комплексной составительской бригады из-за чего порожняковые составы, идущие под погрузку угля на ст. Усыты, ежедневно перепроставляют установленную норму технологическим процессом.

Нормированные простои вагонов происходят из-за диспетчеров отделения, не составляющих плана работы вывозных и диспетчерского маневрового паровозов.

Если бы диспетчеры планировали работу вывозных паровозов, то нет сомнения, что груз на промежуточных станциях не обременялся на длительную стоянку.

Передке случая, когда отправление поездов срывается из-за того, что на станциях Усыты, Новокузнецк — сортировочная нет пневматической почты для пере-

Перевыполнен полугодовой план погрузки угля

Коллектив передовой углепородной станции Кандапен, развернув социалистическое соревнование с угольщиками, добился слаженной работы и высоких производственных показателей.

Стахановцы и командиры станции и угольного треста большевистской борьбой за выполнение государственного плана погрузки угля добились перевыполнения полугодового плана погрузки угля на 33654 тонны, сократив простой вагонов на 24 процента.

За 15 дней июля передовые коллективы дали стране 12 тысяч тонн угля сверх плана.

Стахановцы и командиры станции Кандапен тт. Бойков, Левин, Костенко Алексей, Лихачев, Костенко Григорий, Маргачев, Мстислав, Гришин и другие по боевому организуют своевременную сдачу порожняка на копи под погрузку угля.

Машинисты-крупносовцы транспортного отдела треста тт. Ермолаев, Луконов выполняют задание на 150—190 процентов.

Умело организуют погрузочные работы заведывающие погрузкой тт. Савельев, Козловский и Наточный. Передовые бригады грузчиков тт. Костюкова и Вагина дают за смену 215—230 процентов производительности труда.

Наряду с этим проводимое совещание 16 июля транспорт-

ков с угольщиками вскрыло ряд недостатков, тормозящих в ускорении оборота вагонов.

На подъездных путях треста еще плохо организована выгрузка прибывающих грузов. В отдельных случаях простой под выгрузкой достигает 30 часов, а в среднем простой превышает в 2 раза установленную норму. Особенно плохо организована выгрузка на шахте № 4.

Включившись вместе со всеми железнодорожниками во всеобщее соревнование, коллективы ст. Кандапен и треста «Молотовуголь» обязались в июле дать стране 25 тысяч тонн угля сверх плана, полностью вывести уголь из отвалов.

Снизить простой вагонов на 1 час 15 минут.

Добиться точной информации о подходе порожняковых составов и ежедневно обеспечивать не менее 40 процентов плана погрузки в первой половине суток.

Подать под погрузку только исправные вагоны и давать полными составами для маршрутов.

Довести простой под выгрузкой до нормы.

Коллективы ст. Кандапен и «Молотовуголь» вызвали на социалистическое соревнование коллективы ст. Новокузнецк-сортировочная и треста «Кубышевуголь».

Д. Георгиев.

ПОПРАВКА

В газете «Магистраль угля» № 71 в статье «Что такое пачки?» допущены неточности. Во второй колонке абзац третий надо читать:

«Большевики не были простыми пачкистами (сторонниками мира), вздыхающими о мире и ограничивающимися пропагандой мира, как это делало большинство левых социал-демократов. Большевики стояли за активную революционную борьбу за мир вплоть до свержения власти воюющей империалистической буржуазии» («Краткий курс истории ВКП(б)», стр. 160).

В третьей колонке абзац третий надо читать:

Выступая на I Всероссийском съезде советов в июне 1917 года, Ленин заявил: «...при известных условиях без революционной войны не обойдемся. Ни один революционный класс зарекается от революционной войны не может, потому что иначе он осуждает себя на смешной пацифизм. Мы не толстоцы! Если революционный класс возьмет власть... то такой класс будет вести революционную войну не на словах, а в действительности».

Есть дурачки, которые думают, что ежели есть империалистический пацифизм, то значит не будет войны. Это совершенно неверно. Наоборот, кто хочет добиться правды, тот должен перевернуть это положение и сказать: так как пролетариат империалистический пацифизм с его Лигой Наций, то наверняка будут новые империалистические войны и интервенции».

ХРОНИКА

17 июля с. г. Верховный суд Союза ССР рассмотрел дело о бывшем полпреде в Болгарии Раскольникове Ф. Ф. и установил, что он дезертировал со своего поста, перебежал в лагерь врагов народа и отказался вернуться в пределы СССР.

Верховный суд Союза ССР, руководствуясь ст. ст. 319 и 320

на деле. Зарекаться от этой войны нельзя. Это значит впасть в толстоство, в мешаство, забыть всю науку марксизма, опыт всех европейских революций» (Соч. Т. XX, стр. 497).

В четвертой колонке абзац второй надо читать:

«Многие думают, — говорил товарищ Сталин, — что империалистический пацифизм есть инструмент мира. Это в корне неверно. Империалистический пацифизм есть инструмент подготовки войны и прикрытия этой подготовки фазисом» («Краткий курс истории ВКП(б)», стр. 160).

Есть дурачки, которые думают, что ежели есть империалистический пацифизм, то значит не будет войны. Это совершенно неверно. Наоборот, кто хочет добиться правды, тот должен перевернуть это положение и сказать: так как пролетариат империалистический пацифизм с его Лигой Наций, то наверняка будут новые империалистические войны и интервенции».

ХРОНИКА

17 июля с. г. Верховный суд Союза ССР рассмотрел дело о бывшем полпреде в Болгарии Раскольникове Ф. Ф. и установил, что он дезертировал со своего поста, перебежал в лагерь врагов народа и отказался вернуться в пределы СССР.

Верховный суд Союза ССР, руководствуясь ст. ст. 319 и 320

ОБОРОННУЮ РАБОТУ НА ДОЛЖНУЮ ВЫСОТУ

Первичная организация осовиахи́ма ст. Усяты (председатель тов. Котенин) проводит немалую работу на станции. Тов. Котенин добился того, что вторая смена стала осовиахимовской. Сейчас он добивается, чтобы комсомольско-молодежную смену сделать также осовиахимовской.

Среди членов осовиахи́ма развита работа по сдаче норм на оборонные значки. Комсомольская группа вокзала полностью сдала нормы на значок ПВХО. Проводятся подготовительные стрельбища по сменам для сдачи норм на значок „Ворошиловский стрелок“.

Для проведения оборонной работы в сменах прикреплены отдельные товарищи. К первой смене — тов. Литвяков, ко второй — тов. Музыченко, к четвертой тов. — Дрогун.

Но наряду с достигнутыми ус-

пехами в работе первичной организации осовиахи́ма есть и недостатки. Сам председатель первичной организации осовиахи́ма тов. Котенин, несмотря на то, что каждый день работает с людьми организации, не знает как у него обстоит дело с уплатой членских взносов. За 1939 год взносы еще не собирались и из 130 человек, числящихся членами осовиахи́ма, трудно сказать сколько действительных членов. В смене № 3 нет прикрепленного товарища, который помогал бы в работе, организовывал оборонную работу в смене.

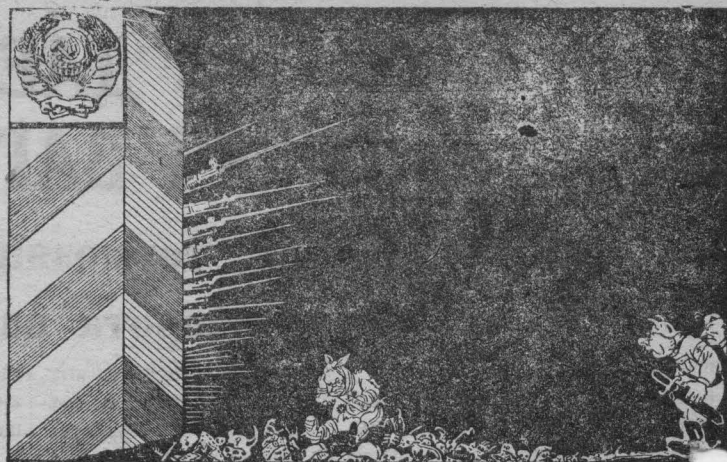
Не проявляется заботы о товарищах, сдавших нормы на оборонные значки. Еще в январе были посланы акты в районный совет осовиахи́ма на сдавших нормы на значок ПВХО для получения значков, но до сих пор никакого ответа нет. Председатель районно-

транспортного совета осовиахи́ма тов. Лабанов как видно забыл об усятской организации, а тов. Котенин ему не напоминает и это длится уже полгода.

Нужно сказать, что партийная и комсомольская организации недостаточно уделяют внимания работе осовиахи́ма. Секретарь партбюро тов. Петухов ограничился тем, что военная учеба проводится по сменам. Комсомольская организация (секретарь тов. Махнева) в июне заслушала на комитете отчет тов. Котенина и на этом ограничилась, дав ему конкретных указаний в работе.

Необходимо партийной и комсомольской организациям взяться вплотную за улучшение работы осовиахи́ма. Помочь тов. Котенину поставить оборонную работу на должную высоту.

З. Алексеева.



Любой агрессор разобьет свой медный лоб о советский пограничный с.

На снимке: Новый плакат, выпущенный издательством „Искусство“ (работа художников В. Дани и Н. Долгорукова).

НАВЕСТИ КУЛЬТУРНЫЙ ПОРЯДОК В КОНДУКТОРСКОМ РЕЗЕРВЕ

Актив женщин-домохозяек кондукторского резерва ст. Новокузнецк-сортiroвочная на днях провел общественный смотр помещений кондукторского резерва и сигналов.

При проверке было вскрыто, что некоторые кондуктора, как Коновалов, Дуканов, Плотинов, грязными содержат свои сигналы, им в противоположность кондуктора Хребтов, Скурихин, Недорезов любовно относятся к выдан-

ным им сигналам.

В комнате отдыха грязно, штукатурка со стен обваливается, вода содержится в ржавленных ведрах и не кипятится. Не лучше выглядит и красный уголок. Актив женщин предложил начальнику кондукторского резерва, чтобы все эти недостатки в ближайшее время устранить.

Шадрина, Шамшур, Кузнецова, Ярыга, Домнина, Винокурова.

Бракодел получил по заслугам

В ночь с 16 на 17 июля в смене № 3 ст. Усяты составитель Белибежко грубо нарушил Правила технической эксплуатации.

Поезд № 908 принимался из Белово на 2 главный путь. Дежурный по ст. т. Болковой 2 поста электрической централизации дал распоряжение составителю Белибежко осадить вагоны на 8 путь за светофор.

Белибежко не только не выполнил распоряжения, а три раза требовал от дежурного по станции выпустить его с 8 пути, то-

есть просился на явную аварию. Вследствии невыполнения распоряжения дежурного по станции поезд был принят по пригласительному сигналу.

Случай нарушений за Белибежко наблюдались и раньше, за что он неоднократно предупреждался. И правильно поступил зам. начальника станции тов. Украинец, что за последнее нарушение снял Белибежко в стрелочники. Этот поступок Белибежко осудил весь коллектив станции.

С. Стриганов — инженер ст. Усяты.

Перестроить работу первичной организации осовиахи́ма

Работы в первичной организации осовиахи́ма при паровозном депо Новокузнецк совершенно не чувствуются.

Бывший председатель организации Пашеев этой работой не руководил, предоставил ее полному самотеку. 4 июля Пашеева уволили с работы, и по указанию партийной организации дело временно было передано тов. А. Н. Гусельникову.

Тов. Гусельников принял 7 новых незаполненных членских билетов осовиахи́ма, незаполненные учетные карточки и на несколько рублей марок. Ни списков членов осовиахи́ма, ни протоколов, ни ведомостей для уплаты членских взносов не оказалось. Поэтому неизвестно кто из членов осовиахи́ма платил взносы, а кто не платил.

Два раза на партийном бюро обсуждался вопрос о работе первичной организации осовиахи́ма, выносились решения и указания. Но проверка этих решений партийная организация упустила из виду, а это привело к ослабле-

нию и впоследствии к полному развалу работы первичной организации осовиахи́ма. Если вначале организация насчитывала 180 членов осовиахи́ма, то сейчас неизвестно сколько их существует.

На одном из партийных собраний, состоявшемся в конце июня, было вынесено решение перестроить работу первичной организации осовиахи́ма, избрать нового председателя. Однако до сих пор это мероприятие в жизнь не проведено.

Члены совета осовиахи́ма тт. Бурков, Бочарников, Абанин ничего не делают, чтобы возгласить осовскую работу.

А ведь следует отметить, что отдельные активисты первичной организации осовиахи́ма проявляют большой интерес и активность в создании кружков для членов осовиахи́ма.

В коллективе работников восстановительного поезда член партии тов. Колосов организовал два кружка ворошиловских стрелков. В одном занимаются рабо-

чей, в другом — домохозяйки. Сейчас члены кружков готовятся к сдаче норм на значок «Ворошиловский стрелок» в Сталинский день железнодорожника.

Среди работников угольного склада организован кружок противоздушной и химической обороны. 13 человек уже сдали нормы на значок ПВХО (противоздушной химической обороны), 47 членов кружка активно посещают занятия. Кружком руководит кандидат ВКП(б) тов. Гусельников.

Неплохо работает кружок ПВХО и в автоматном цехе. Руководитель его, кандидат ВКП(б), тов. Складар взял обязательство подготовить к Сталинскому дню железнодорожника 12 значкистов, свое обязательство он выполняет хорошо.

Секретарю партбюро тов. Кудряшову и местному комитету в ближайшие дни надо немедленно перестроить работу первичной организации осовиахи́ма, выдвинуть в совет лучших активистов осовской работы.

Н. Рудакова.

Монгольская народная республика

(Справка)

Монгольская народная республика (МНР) расположена в северной части Центральной Азии. Она занимает территорию площадью в 1,5 миллиона квадратных километров, что больше Франции, Германии и Англии, вместе взятых. В северной части республики на протяжении около 2 тысяч километров граничит с Советским Союзом.

Населения в Монгольской народной республике около 900 тысяч человек. Основное занятие населения — скотоводство. Столица республики — город Улан-Батор.

Все органы власти в МНР выборные. Высший орган власти — Великий Народный Хурал (съезд).

Отстояв окончательно в 1921 г. свою национальную независимость от японо-белогвардейских банд генерала Унгерна, монгольский народ под руководством образовавшейся в стране народно-революционной партии с огромной энергией взялся за переделку старых, феодальных порядков.

В 1924 году правительство в торжественной обстановке объявило Монголию народной республикой.

Монгольский народ энергично повел борьбу с подрывной работой князей и высшего ламства (духовенства). Под руководством монгольской народно-революционной партии народ успешно очистил свои правительственные органы от правых элементов, тянувших Монголию на путь капитализма, а также изгнал отсюда наймитов японского империализма.

Правительство и народно-революционная партия определяют Монгольскую народную республику как буржуазно-демократическую республику нового типа, антифеодальную и антиимпериалистическую, подготовляющую основы для постепенного перехода на путь некапиталистического развития. Монгольская народная республика коренным образом отличается от обычных буржуазно-демократических республик.

Правительство и народно-революционная партия Монгольской республики установили широкое демократическое управление с участием самих народных масс. Проведены следующие общегосударственные мероприятия: земля национализирована; введена государственная монополия внешней торговли; промышленность и банки находятся в руках государства; в товарообороте преобладает государственная торговля и кооперация; школы, печать, кино, здравоохранение также находятся в ведении государства.

В прошлом весьма отсталая страна, МНР сейчас создает свою промышленность, на новой основе перестраивает скотоводческое хозяйство, увеличивает материальное благосостояние монгольского народа.

В МНР построен промышленный комбинат, механический ремонтный завод, два шерстемочных фабрики, электростанция, кирпичные и деревообделочные заводы, угольные шахты и др.

Больших успехов достигла МНР в скотоводческом хозяйстве. Раньше свыше 40 процентов скота принадлежало князьям и монастырям. Революция отняла у них скот и передала его трудящимся

аратам (скотоводам). Поголовье скота достигло в прошлом году 25 миллионов голов.

Народное правительство Монголии много заботится о культуре. Создано много школ, в том числе средних и техникумов. Появились кино, радио, телеграф. Проложены автомобильные дороги, установлена авиасвязь.

Огромная созидательная работа, проводимая правительством МНР, привела к росту населения Монголии и неуклонному повышению его культурности и материального благосостояния.

Японские империалисты давно зарятся на богатства Монгольской народной республики, пытаются захватить ее и использовать как плацдарм для нападения на Советский Союз. Японцы пытались захватить Монголию в 1918—1921 гг. при помощи банд генерала Унгерна, но просчитались и были с позором изгнаны. Монгольские народные массы при содействии частей нашей Красной Армии, которые были введены в Монголию по просьбе монгольского правительства, в 1921 году окончательно очистили страну от японо-белогвардейских захватчиков.

Монгольский народ видит в лице Советского Союза единственную

силу, которая поддерживает независимость его родины и защищает эту независимость от любых посягательств агрессора. Дружба МНР с СССР нашла яркое подтверждение в договоре о взаимопомощи, который был заключен между правительствами Союза Советских Социалистических Республик и Монгольской народной республики в марте 1936 года. Для защиты своей территории монгольский народ создал крепкую и хорошо оснащенную армию, которая с помощью советских войск героически громит наглых японских провокаторов, пытающихся захватить монгольскую землю.

Товарищ Сталин еще 1 марта 1936 года в известной беседе с Рой-Говардом заявил: «В случае, если Япония решится напасть на Монгольскую Народную Республику, покушаясь на ее независимость, нам придется помочь Монгольской Народной Республике... Мы поможем МНР так же, как мы помогли ей в 1921 году».

Путь для вторжения японских провокаторов в Монгольскую народную республику наглухо закрыт.

Отв. редактор Т. Кузьменко.